

Anonymiseret version

Oversættelse

C-937/19 – 1

Sag C-937/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

23. december 2019

Forelæggende ret:

Amtsgericht Köln (Tyskland)

Afgørelse af:

25. november 2019

Den berørte part:

KA

Procesdeltagere:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[Udelades]

Amtsgericht Köln

Kendelse

I bødesagen

mod KA,
[udelades]

vedrørende en administrativ forseelse i henhold til lovgivningen om
cabotagekørsel

har Amtsgericht Köln (byretten i Köln, Tyskland)

DA

[udelades]

den 25. november 2019 afsagt følgende kendelse:

Sagen forelægges i henhold til artikel 267, litra a), TEUF for Den Europæiske Unions Domstol til præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

Skal artikel 8, stk. 2, første punktum, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 fortolkes således, at der også foreligger en international transport i den nævnte bestemmelses forstand, når denne transport finder sted inden for rammerne af en transport i henhold til artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning (EF) nr. 1072/2009?

Sagen udsættes på Domstolens afgørelse. **[Org. s. 2]**

P r æ m i s s e r:

I.

Ved en vejkontrol den 10. juli 2018 kl. 11:18 på B 2/166, [udelades] 16303 Schwedt, blev den transporterende enhed med indregistreringsnummer (PL) ([udelades]) kontrolleret. Ejeren af køretøjet er den berørte part ([udelades]), som er indehaver af firmaet KA, Polen, ([udelades]). Dette firma er indehaver af fællesskabstilladelse nr. ([udelades]) og [var] fragtfører den dag, hvor forholdet fandt sted ([udelades]).

Det sammenkoblede vogntog havde en største tilladt totalvægt på 40 tons.

Ved kontrollen blev det konstateret, at der blev udført cabotagekørsel – hvilket den berørte part ikke har bestridt; der blev nemlig transporteret papir og pap i form af i alt 19 baller kompakteret multiprint fra pålæsningsstedet i Krostitz til aflæsningsstedet ved et firma i Schwedt. Denne transport er dokumenteret med de relevante papirer (følgeseddel, transportordre, vejeseddel, [udelades]).

Som dokumentation for en forudgående international transport i henhold til artikel 8, stk. 2, første punktum, i forordning (EF) nr. 1072/2009 blev der udelukkende forelagt et CMR-fragtbrief ([udelades]); ifølge dette er der leveret paller af firmaet KA som afsender og fragtfører til modtageren i Freital. Ifølge oplysning [fra tredjepart] ([udelades]) af 20. marts 2019 er den berørte part direktør for firmaet, som har fem medarbejdere. Virksomhedens aktivitetsområde er registreret som: »Wood, Furniture & Paper Manufacturing«.

Den berørte part blev i sin egenskab af indehaver af firmaet KA hørt af Bundesamt für Güterverkehr (forbundsmyndigheden for godstransport) ved en høring den 9. oktober 2018 ([udelades]).

Han afgav følgende forklaring i sagen:

Han erklærede indledningsvis, at han er indehaver af virksomheden. Han oplyste endvidere, at hans firma beskæftiger sig med fremstilling af emballage af træ og transport.

Han råder i så henseende over alle nødvendige dokumenter, der giver ham ret til at foretage internationale varetransporter. Den dag, hvor kontrollen fandt sted, forlod den kontrollerede lastvogn fabriksområdet med varer, som var fremstillet hos ham og var blevet købt af en kunde i Tyskland, ledsaget af et fragtbrev (CMR). Efter hans opfattelse giver denne transport for egen regning i henhold til artikel 8, stk. 6, i forordning [org. s. 3] (EF) nr. 1072/2009 ligeledes ret til cabotagekørsel. Han begrundede dette med en henvisning til artikel 1, stk. 5, litra d) og e), i den nævnte forordning samt § 1, stk. 2, i Güterkraftverkehrsgesetz (tysk lov om godstransport). Sidstnævnte bestemmelse har følgende ordlyd: »§ 1 [...] (2) Transport for egen regning er godstransport, der udføres til en virksomheds egne formål, såfremt følgende betingelser er opfyldt:

1.

Det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, produceret, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne.

2.

Transporten skal tjene til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden for eller uden for virksomhedens område til eget brug.

3.

Motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af virksomhedens eget personale eller af personale, som stilles til rådighed for virksomheden i henhold til en kontraktlig forpligtelse.

4.

Transporten må kun være en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.«

Ifølge hans retsopfattelse må han derfor – når der er tale om transport for egen regning, hvilket i det foreliggende tilfælde er konstateret officielt – uden nogen form for betingelser udføre det tilladte antal cabotagekørsler. Han er sig ikke bevidst om nogen skyld og er fast overbevist om, at han ikke har gjort noget ulovligt.

Den 30. oktober 2018 udstedte Bundesamt für Güterverkehr, der er ansvarlig for håndhævelsen af sanktioner, en bøde på 1 250 EUR for uagtsom overtrædelse af bestemmelserne om cabotagekørsel ([udelades]).

Denne afgørelse blev forkyndt for den berørte part den 7. november 2018 ([udelades]), hvis indsigelse af 15. november 2018 indgik til myndigheden samme dag ([udelades]).

Den berørte part har begrundet indsigelsen i overensstemmelse med den forklaring, som han allerede afgav ved høringen. Under domsforhandlingen forklarede han endvidere, at han havde transporteret egne varer og havde udleveret dem til køberen; han udlånte ikke varerne (f.eks. paller). Der foreligger også forskelsbehandling, eftersom der ved yderligere transporter er tale om tilladt cabotagekørsel, når han transporterer købte varer og kører disse ind i Forbundsrepublikken. **[Org. s. 4]**

Ved skrivelse af 27. september 2017, som foreligger i uofficiel oversættelse ([udelades]), har det polske ministerium for infrastruktur skrevet til det tyske Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur) og har med henvisning til behovet for gennemsigtighed og retssikkerhed anmodet om behandling af og stillingtagen til denne sag, efter at de nærmere omstændigheder i forbindelse med den kontrol, som nærværende sag omhandler, var blevet forklaret. Et svar indgår ikke i sagsakterne.

Bundesamt für Güterverkehr har med henvisning til opbygningen af artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009 ikke anset en forudgående international transport for egen regning for at være tilstrækkelig til, at en efterfølgende cabotagekørsel i Tyskland er tilladt.

Som begrundelse har Bundesamt für Güterverkehr dels anført, at både reglerne om transport for egen regning i henhold til artikel 1, stk. 5, [...] i forordning (EF) 1072/2009 og reglerne om cabotagekørsel i henhold til den nævnte forordnings artikel 8 hver især udgør undtagelser og et principielt forbud mod at udføre godstransport i andre stater end den stat, hvor transportvirksomheden er etableret. Disse to undtagelser kan ikke kombineres med hinanden, således at undtagelsen vedrørende transport for egen regning kan anvendes som tilstrækkelig begrundelse for den anden undtagelse vedrørende cabotagekørsel. Bundesamt für Güterverkehr har derudover også anført praktiske hensyn, nemlig muligheden for kontrol: Den foreligger ikke med hensyn til overholdelsen af cabotagebestemmelserne, eftersom der ved transport for egen regning principielt ikke skal medbringes dokumenter som opregnet i artikel 8, stk. 3, litra a)-g), i forordning (EF) nr. 1072/2009. Bundesamt für Güterverkehr har henvist til, at en transport, der udføres for egen regning, som udgangspunkt er fritaget fra kravet om medbringelse af visse dokumenter; således skal der ikke foreligge en fællesskabstilladelse i henhold til artikel 1, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1072/2009, ligesom der ikke kræves leveringspapirer. Hvis man herefter kombinerer de to undtagelsesmuligheder med hinanden, vil dette nødvendigvis indebære, at en påstand om, at transporten udføres for egen regning, allerede i sig selv er tilstrækkelig til, at det skal lægges til grund, at der er tale om tilladte cabotagekørsler.

Den af EU-lovgiver tilsigtede kontrolmulighed, der følger af opregningen af og de indholdsmæssige krav til de dokumenter, der skal medføres, i artikel 8, stk. 3, litra a)-g), i forordning (EF) nr. 1072/2009 [...], ville derfor reelt ikke længere kunne praktiseres. Ved enhver kontrol ville det nemlig være tilstrækkeligt blot at henvise til, at der udføres transport for egen regning, hvilket imidlertid ikke længere ville kunne kontrolleres på stedet. **[Org. s. 5]**

II.

Den forelæggende ret [udelades] er på sagens nuværende stade af den opfattelse, at det afgørende er spørgsmålet om, hvorvidt godstransport som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), nr. (i)-(v), i forordning (EF) nr. 1072/2009, som ifølge den første sætning i den nævnte bestemmelse i artikel 1, stk. 5, »fritages for enhver form for transporttilladelse«, og som der efter den forelæggende rets opfattelse er tale om i det foreliggende tilfælde, samtidig – foruden fritagelsen fra visse betingelser i henhold til artikel 1, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1072/2009 – også giver ret til at udføre cabotagekørsel i henhold til artikel 8; dvs. om en godstransport i henhold til artikel 1, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1072/2009 fra en medlemsstat til en anden medlemsstat samtidig er en international transport som omhandlet i artikel 8, stk. 2, første punktum, i forordning (EF) nr. 1072/2009.

Den forelæggende ret anser for det første en afklaring af dette spørgsmål for at være relevant for afgørelsen – som beskrevet – og finder det for det andet også væsentligt af hensyn til en ensartet behandling i Den Europæiske Unions medlemslande, eftersom forespørgslen fra det polske ministerium for infrastruktur i den uofficielle tyske oversættelse, som retten er i besiddelse af ([udelades]), antyder, at dette spørgsmål muligvis besvares forskelligt i forskellige lande i Den Europæiske Union.

Af hensyn til retssikkerheden for og ligebehandlingen af alle europæiske borgere forekommer det derfor hensigtsmæssigt at få fastlagt en ensartet besvarelse af dette spørgsmål på europæisk plan.

Så vidt vides, har Den Europæiske Unions Domstol endnu ikke taget stilling til dette spørgsmål.

[Udelades]